



DÉCLARATION

Montreuil, le 27 septembre 2018

CMPN FERROVIAIRE DU 27 SEPTEMBRE 2018

Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,

Cette CMPN se tenant à peine quelques jours après celle du 18 septembre dernier, nous ne reviendrons pas sur le contexte général du pays et la situation du ferroviaire que nous avons largement développés dans notre déclaration liminaire précédente.

Le thème de négociation qui nous est imposé aujourd'hui découle directement du pacte ferroviaire, et de ses dispositions entérinant l'ouverture à la concurrence.

Inutile de rappeler que nous demeurons fermement opposés à cette ouverture à la concurrence, qui a été parée des plus grandes vertus par le gouvernement, sans réellement dépasser le stade de l'affirmation péremptoire du: « ce sera mieux, plus de trains, plus confortables, plus ponctuels etc. ». Et puis de toute façon, comme cela n'était pas discutable, cela n'a donc pas été discuté dans le cadre de cette réforme.

Seule discussion possible : Comment fait-on pour régler les nombreux problèmes posés par cette ouverture à la concurrence ? Les gares, la billettique, la sûreté, la sécurité, les ateliers du matériel, les péages, etc. La liste est malheureusement non-exhaustive des difficultés que va entraîner cette ouverture à la concurrence.

Parmi eux, la transférabilité du personnel qui avait été traitée dans le cadre du rapport SPINETTA, qui pointait alors le fait qu'en l'absence « d'entité économique autonome », il ne pouvait être fait application de l'article L1224-1 du Code du Travail.

Cette question a été réglée par le législateur qui a imposé par la loi le transfert des personnels afin de permettre aux opérateurs privés d'avoir leur chemin de fer clé en main, comme cela s'est d'ailleurs passé dans d'autres secteurs libéralisés, comme les télécommunications ou encore l'énergie.

Matériel, personnel, éventuellement les gares. Pas besoin d'investissements massifs, tout est là !

Le gouvernement, sans doute soucieux de favoriser le dialogue social dans la branche, a fait inscrire dans la loi la négociation que nous ouvrons aujourd'hui.

Il en a même fixé le cadre dans l'article L2121-23 du code des transports, en imposant trois critères pour désigner les salariés qui seront transférés :

- -Le taux d'affectation au service concerné
- -Le lieu d'affectation
- -Le domicile et l'ancienneté dans le poste

Puis les conditions dans lesquelles il est fait appel prioritairement au volontariat, et enfin les modalités et délais selon lesquels le cédant communique la liste des salariés potentiellement transférables, et enfin les modalités et délais pour informer le salarié du transfert et de ses conditions.

Étant précisé par ailleurs qu'en l'absence d'accord, c'est le Conseil d'Etat qui tranchera par décret !



La Fédération CGT des Cheminots considère que les agents qui ont fait le choix d'intégrer la SNCF, une entreprise publique de service public, doivent pouvoir y rester et exercer ce choix dans des conditions acceptables en termes de reclassement dans le même bassin d'emploi.

C'est pourquoi nous proposons que le volontariat soit intégral, dans le cadre d'un choix reposant sur une connaissance précise et non-équivoque des conditions sociales proposées par le nouvel employeur.

A défaut de volontaires en nombre suffisant, il appartiendrait donc au cessionnaire de recruter et de former les personnels nécessaires à l'exécution du service.

Concernant le texte qui nous a été adressé, nous interviendrons dans le débat et selon la méthode que nous aurons préalablement définie.

Merci de votre attention.

